



KYSTVERKET

Virksomhetsplan

2024–2028

INNHOOLD

1	INNLEDNING	3
2	SITUASJONSBILDE	4
3	KYSTVERKETS OPPDRAG OG MÅL	5
4	LANGSIKTIG PLAN	6
5	FELLES PRIORITERINGER 2024–2028	8
	5.1 Bedre beslutningsgrunnlag og planer	8
	5.2 Utvikling og deling av kunnskap	9
	5.3 Samordnet satsing på digitalisering	9
	5.4 Reduksjon av egen miljøpåvirkning	10
	5.5 Samf.sikkerhet, helhetlig beredskap og kriseledelse	10
	5.6 Internkontroll.....	10
6	BUDSJETT OG PLANRAMMER	11

1 INNLEDNING

I Kystverket ønsker vi å bruke samfunnets ressurser effektivt og å gjøre en positiv forskjell for sjøtransporten og våre brukere. Nå opplever vi større kostnadsvekst enn kostnadsdekning, og generelt strammere rammer i offentlig sektor. Både utvikling og å opprettholde drift blir krevende framover. Vi må prioritere og effektivisere – både på kort og lengre sikt.

Virksomhetsplanen er den overordnede planen for hele Kystverket, og inneholder prioriteringer for planperioden, samt budsjetttrammer for første år. Virksomhetsplanen forteller ikke om alt vi gjør eller alt vi kan, men gir retning.

Planen oppdateres og rulleres årlig, og har på den måten både et langsiktig og et kortsiktig perspektiv – samtidig. Ledergruppa vurderer risiko knyttet til gjennomføring gjennom året. Disse vurderingene er grunnlag for eventuelle løpende omprioriteringer.

Virksomhetsplanen for 2024–2028 er utarbeidet på bakgrunn av diskusjoner og beslutninger tatt i styringsmøter i 2023 – og er drøftet med

arbeidstakerorganisasjonene på virksomhetsnivå. Jeg forventer at virksomhetsrådene og stabene legger planen til grunn i sitt arbeid med planlegging og budsjett i kommende femårsperiode.

Einar Vik Arset

Ålesund, 30. januar 2024



2 SITUASJONSBILDE

FNs paneler for klima og natur slår fast at det pågår globale natur- og klimakriser som gjensidig forsterker hverandre. Økt geopolitisk spenning, digitalisering og avkarbonisering er sterke drivkrefter for omstilling og endring – i samfunnet, sektoren og i Kystverket. Norske kyst- og havområder har en strategisk viktig posisjon i sikkerhetspolitikken, energipolitikken og næringspolitikken.

Den samlede maritime aktiviteten i norske farvann og sjøtransportens betydning for Norge øker. Sektoren sliter med egen grønn omstilling, og markedsmekanismene er ikke sterke nok for å drive fram en rask omstilling til nullutslippsløsninger. Det er motsetninger mellom tilgjengelig teknologi, tilgjengelig energi, forretningssmessige lønnsomme strategier og politiske/ideologiske mål.

Kystverket skal bidra til å sikre Norges og næringslivets interesser innenfor samfunnsoppdraget. Framkommelighet og sikkerhet i norske kyst- og havområder er god. utfordringene framover blir å

opprettholde dette og samtidig bidra til å løse nye oppgaver som følge av samfunnsendringer (nye havnæring, teknologi, energi, urbanisering) og kriser (miljø og sikkerhet).

Kriser og komplekse samfunnsproblemer krever samhandling, samarbeid og helhetlige løsninger på tvers av sektorer og private/offentlige aktører. Kystverket skal drive effektivt, sikkert og tilrettelegge for ny teknologi. Det blir strammere offentlig økonomi framover med behov for effektivisering og innsparinger. På mange områder er det mangel på arbeidskraft og høy prisvekst. Dette utfordrer både framdrift, kostnadskontroll og tilgangen til rett kompetanse. Utviklingen gjør det enda viktigere med rett styringsinformasjon til rett tid på alle nivåer.

3 KYSTVERKETS OPPDRAG OG MÅL

Kystverket skal legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv ferdsel i farleder og i norske havområder, og hindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning.

Vi løser oppdraget vårt gjennom tre roller:

- myndighetsorgan
- fagorgan
- statlig utbygger, drifter og forvalter av maritim infrastruktur og maritime tjenester og statlige beredskapsressurser.

Hensynet til fremkommelighet, transportsikkerhet og klima- og miljø skal ligge til grunn for all vår virksomhet.

I gjeldende Nasjonal transportplan (2022–2033) er det overordnede målet et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050.

De underliggende målene er:

- enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- mer for pengene
- effektiv bruk av ny teknologi
- nullvisjon for drepte og hardt skadde
- bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

For å løse samfunnsoppdraget og bidra til å nå de transportpolitiske målene har Kystverket satt seg fire strategiske mål. Vi skal:

- Opprettholde og styrke det høye sjøsikkerhetsnivået – og utvikle sjøtransporten sine rammevilkår for å dekke samfunnets transportbehov.
- Tilpasse beredskapen mot akutt forurensning til miljøtruslene
- Sørge for at ressursene våre inngår i og styrker den totale samfunnssikkerheten og beredskapen
- Ha en kompetent, velfungerende og brukerretna organisasjon

Dette er de fire strategiske målene som ligger til grunn for langsiktig planlegging og gjennomføring i Kystverket.

Kystdirektøren får årlig føringer og prioriteringer i tildelingsbrevet. Målene, virksomhetsplanen og de årlige føringene i tildelingsbrevet legges til grunn for årlige resultatavtalene med direktørene for virksomhetsområdene og staber. I resultatavtalene delegerer kystdirektøren ansvar, oppgaver og rammer for hva som skal gjennomføres. Direktørene har stor frihet til å finne de beste virkemidlene og løsningene for hvordan oppgavene skal gjennomføres, innenfor rammene som kystdirektøren har gitt.

4 LANGSIKTIG PLAN

Kystverkets langsiktige planer blir levert inn til arbeidet med ny Nasjonal transportplan hvert 4. år. I 2023 har vi foreslått prioriteringer for perioden 2025–2036. Prioriteringene er gjort innenfor tre ulike økonomiske rammer. Ett alternativ der de økonomiske bevilgningene holder seg på dagens nivå, og to alternativer for henholdsvis 10 prosent høyere og 10 prosent lavere ramme.

Kystverket har, uavhengig av økonomiske rammer, valgt å prioritere myndighetssutøvelse, forvaltning, drift og vedlikehold. Fokuset er å opprettholde dagens måloppnåelse. Det er satt av noe midler til å utvikle eksisterende tjenester og nye investeringer. Det er forutsatt at utvikling eller investeringer ikke fører til økt behov for driftsmidler.

Videre planlegging i Kystverket skal følge prioriteringen vist i fig 1. Situasjonsbildet tilsier at det ikke er relevant å planlegge for økte økonomiske rammer. Utgangspunktet for planlegging er derfor en videreføring av økonomisk ramme for 2024. I tillegg må vi planlegge for mulige kutt i årlige budsjett.

Med videreført ramme vil prisøkninger og manglende lønnskompensasjon over tid

medføre et reelt mindre økonomisk handlingsrom. Med videreført ramme vil Kystverket fordele midler mellom poster og fagområder omtrent som i dag. Det skal omfordeles noe for å bygge opp digitaliseringsområdet og starte arbeidet med å gjennomføre tiltak som konsekvens av beredskapsanalysen og sjøsikkerhetsanalysen. Eventuelle kutt i økonomiske rammer skal i første omgang tas av investeringer, deretter på utvikling og om ikke dette er tilstrekkelig så må det kuttes i ordinært vedlikehold.

Tabell 1 viser prioriterte utviklingstiltak og nye investeringer som ble spilt inn til NTP 2025–2036 under forutsetningen videreføring av eksisterende rammer, korrigert for framlagt budsjett for 2024. Noen av tiltakene forutsetter årlige budsjettvedtak etter satsingsforslag (post 30), mens andre tiltak (post 01 og post 45) er forutsatt prioritert innenfor Kystverkets ramme etter intern fordeling av midler.

Prioriteringene gitt i tabell 1 skal være utgangspunkt for Kystverkets planlegging i perioden 2024–2028 og grunnlag for ev. satsingsforslag.

Figur 1

Pyramide som viser forholdet mellom ordinær drift, utvikling og investeringer i fremtidige prioriteringer. Myndighetsutøvelse, forvaltning, drift og vedlikehold skal sikres før utvikling av eksisterende tjenester. Utvikling av eksisterende tjenester skal sikres før nye investeringer.

**Tabell 1**

Prioriteringer av utviklings- og investeringstiltak gitt i innspill til NTP 2025–2036 ved videreføring av eksisterende økonomiske rammer (inklusive bundne prosjekter).

Prioriteringer	Post	2024	2025	2026	2027	2028
Stad skipstunnel	30	X	X	X	X	X
Innseiling Kragerø	30	X				
Stamsund-Risøyrenna med gjennomseiling Raftsundet	30	X	X			
Bognes-Tjelsund-Harstad med innseilinger	30	X	X	X	X	
Mehamn fiskerihavn	30	X				
Mortingbåen	30	X				
Innseiling Mo i Rana	30	X	X	X		
Innseiling Florø	30	X	X			
Husøy fiskerihavn	30	X	X			
Innseiling Kjøllefjord	30	X	X	X		
Innseiling Borg	30	X	X	X		
Andenes fiskerihavn	30		X	X	X	X
Gjennomseiling Torsbergrenna	30		X	X		
Innseiling Halden	30		X		X	
Gjennomseiling Herøy-Ulstein til Ålesund	30			X	X	
Værøy fiskerihavn	30			X	X	X
Røst fiskerihavn	30			X	X	X
Årviksand fiskerihavn	30				X	
Vardø fiskerihavn	30				X	X
Sikker drift og utvikling i BarentsWatch	01/45		X	X	X	X
Digitalisere sjøsikkerhets- og informasjonstjenester til skip	45			X	X	X
Oppfølging av beredskapsanalysen	45	X	X	X	X	X
Digitalisering/data/plattform (KDIR-DD)	45/01	X	X	X	X	X

5 FELLESPRIORITERINGER 2024–2028

I videre planlegging og gjennomføring skal disse områdene prioriteres i hele organisasjonen. Innsatsen skal settes inn der vi får mest igjen for ressursbruken. Tiltak og eventuelle satsingsforslag innenfor disse områdene skal behandles i ordinære budsjettprosesser.

5.1 Bedre beslutningsgrunnlag og planer

Nivået på drift og vedlikehold skal være tilstrekkelig begrunnet, og faktorer som påvirker dimensjonering og driftsnivå skal beskrives i plan- og budsjettinnspill. I beskrivelsen skal det også gjøres rede for konsekvenser av valgt nivå og hvordan effektene av drift og vedlikehold skal måles. Vurderinger av risiko og sårbarhet skal være en del av planleggingen. Utvikling av driften skal prioriteres før nye investeringer.

Det skal gjøres helhetlige vurderinger av investeringstiltak, og de seks spørsmålene i utredningsinstruksen skal brukes som utgangspunkt. De langsiktige konsekvensene av investeringstiltakene har for drift, herunder behov og løsninger for ressurser, kompetanse og avklaringer, skal også være en del av beslutningsgrunnlaget.

Kystverket må utvikle nødvendig kunnskapsgrunnlag og metodikk for å kunne vurdere våre virkemidler, eventuelle nye virkemidler og effekten av disse i sammenheng. Dette skal gjøres innenfor prinsippet om effektiv bruk av statens midler og kravene i utredningsinstruksen: statens virkemidler skal sees i sammenheng for å unngå suboptimalisering, samtidig som det skal det være en forholdsmessighet i utredningsnivået og ressursbruken.

Det skal jobbes videre med å få en planreserve med bedre kvalitet, omfang og modenhet enn i dag.

5.2 Utvikling og deling av kunnskap

Kunnskapsutvikling skal prioriteres høyt og kontinuerlig i hele organisasjonen. Data og analyser skal være kvalitetssikret og tilgjengelig. Kunnskapsgrunnlag skal deles aktivt og effektivt, både internt i Kystverket og ut til relevante brukere i samfunnet for øvrig. Det skal arbeides videre med delingsplattformer.

BarentsWatch er en avdeling i Kystverket som opererer i grenselandet mellom kunnskapsutvikling og digitalisering – og har tjenester og

systemer for utvikling og deling av informasjon om norske kyst- og havområder. Porteføljen i avdelingen utvikles i partnerskap med ni departement og 32 forvaltningsetater og forskningsinstitutter. Kystverket skal i drift av BarentsWatch legge til rette for utvikling basert på teknologiske muligheter og de digitale ressursene som samarbeidspartene har. Resultatet skal inngå i Kystverkets samlede kunnskapsgrunnlag.

5.3 Samordnet satsing på digitalisering

Kystverket skal bruke potensialet i digitalisering for omstilling, forenkling og effektivisering.

Dette vil kreve en stadig mer samordnet satsing. Ambisjonsnivået for digitaliseringsarbeidet er høyt, til tross for høy prisvekst. Satsingen skal skje innenfor rammene av styringssignaler og understøtte øvrige prioriteringer i Kystverket. Beslutninger skal fattes basert på et godt kunnskapsgrunnlag.

Alle enheter i Kystverket skal fortsette å søke samordning og å realisere gevinster gjennom digitalisering der det er hensiktsmessig. Dette skal gjøres ved å blant annet:

- koble utviklingsmiljøene i etaten og driften av digital infrastruktur, slik at infrastruktur

blir dimensjonert på en god måte

- etablere finansieringsmodeller for å sikre levetidsoptimale investeringsbeslutninger
- utvikle digital infrastruktur og tjenester for optimalt bruk på tvers i organisasjonen.

Staben for digitalisering og innovasjon har ansvar for å sikre samordnet innsats innenfor digitalisering, som innebærer:

- overordnet handlingsplan
- nødvendig standardisering og retningslinjer
- «felles grunnmur» (infrastruktur, IKT-sikkerhet og informasjonssikkerhet)
- utvikling av en hensiktsmessig digital verktøykasse for Kystverket

5.4 Reduksjon av egen miljøpåvirkning

Kystverket har en ambisiøs visjon om å utvikle kysten og havområdene til verdens sikreste og reneste. I planperioden 2024-2028 skal etaten redusere egen miljøpåvirkning og egne utslipp av klimagasser.

Vi skal:

- Utvikle målstruktur og styringsparameter for alle nivåer i organisasjonen for å redusere miljøpåvirkning
 - Sikre tilstrekkelig kompetanse og kapasitet i organisasjonen til å gjøre vurderinger av miljøpåvirkning og klimagassutslipp
 - Sikre at etaten etterlever lovpålagte miljøkrav
 - Etablere første generasjons miljø- og klimaregnskap
- Synliggjøre budsjettmessige konsekvenser av klima- og miljøtiltak i planer og satsingsforslag
 - Sikre forholdsmessig utredning av alle framtidige investeringer med tanke på gjeldende og sannsynlige fremtidige miljøkrav og hvordan miljøhensyn skal sikres i hele investeringens levetid.

Koordineringsansvaret for Kystverkets klima- og miljøavtrykk er fordelt på virksomhetsområdet for transport, havn og farlei (klimagassutslipp), virksomhetsområdet for miljøberedskap (miljøpåvirkning) og staben for økonomi- og virksomhetsstyring (bærekraft). Ansvarsfordelingen skal gjennomgås i planperioden.

5.5 Samfunnssikkerhet, helhetlig beredskap og kriseledelse

Dagens samfunnsutvikling og klimaendringene stiller større krav til samfunnssikkerhet og beredskap. Kystverket må derfor ha en mer helhetlig og felles forståelse av samfunnssikkerhet, sårbarhet og risiko i sektor og egen etat.

I første omgang skal Kystverket:

- Sikre etatens evne til å skaffe oss et felles situasjonsbilde/situasjonsforståelse – på rett nivå til rett tid.
- Øve og revidere eksisterende planverk, tilpasset ny organisering og risikobilde.
 - Tydeliggjøre og formalisere roller og oppgavefordeling mellom sikkerhetsleder, samfunnssikkerhetskoordinator, beredskapskoordinator og informasjonssikkerhetsleder for understøttelse av kystdirektøren.

5.6 Internkontroll

I alle organisasjonsenheter skal internkontroll være etablert, dokumentert, gjennomført og fulgt opp på en systematisk og hensiktsmessig måte, tilpasset risiko og vesentlighet.

Prioriterte områder for å gjennomgå og forbedre internkontroll:

- Overtid (2024)
- HMS (2024/2025)
- Informasjonssikkerhet (2025)

6 BUDSJETT OG PLANRAMMER

Kystverkets budsjetter tildeles årlig ved vedtak i Stortinget. Kystdirektøren bestemmer de økonomiske rammene som virksomhetsområder og staber skal planlegge innenfor. Planrammene i tabell 2 er basert på videreført budsjettamme, justert for kjente forhold.

Rammene for 2024 er de vedtatte rammene, mens planrammene for perioden 2025-2028 er foreløpige og kan bli justert ved rullering av planen. Rammene blir stilt til disposisjon til virksomhetsområde- og stabsdirektører gjennom resultatavtalene.

For tiltaket Stad skipstunnel vil planrammene og fordeling mellom årene være avhengig av anbudsprosessen. Videre framdrift knyttet til tiltaket test-senter på Fiskebøl avhenger av videre behandling i departementet. Kystverket må planlegge for at disse tiltakene skal driftes utover investeringsperioden.

Kostnadskontrollen for de avgiftsfinansierte tjenestene skal skjerpes i planperioden slik at avgiftene holdes på et akseptabelt nivå.

Tabell 2

Budsjettammer for 2024 og planrammer for perioden 2025-2028 (beløp i tusen kroner)

VO	Post	Benevnelse	Ramme	Ramme	Planrammer			
			2023	2024	2025	2026	2027	2028
THF	01	Driftsutgifter	529 501	553 022	553 022	553 022	553 022	553 022
THF	30	Nyanlegg og større vedlikehold	554 415	745 505	745 505	745 505	745 505	745 505
THF	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	19 786	19 156	19 156	19 156	19 156	19 156
THF	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	36 100	77 492	77 492	77 492	77 492	77 492
THF	71	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	98 200	123 950	123 950	123 950	123 950	123 950
NT	01	Driftsutgifter	111 220	115 741	115 741	115 741	115 741	115 741
NT	22	Driftsutgifter, avg.fin.	139 999	149 686	Settes ifm. avgiftsprosessen			
NT	22	Felleskostnader, avg.fin.	19 367	20 461	Settes ifm. avgiftsprosessen			
NT	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	102 799	109 697	109 697	109 697	109 697	109 697
NT	46	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, avg.fin.	9 129	9 409				
MB	01	Driftsutgifter	303 666	316 022	316 022	316 022	316 022	316 022
MB	21	Spesielle driftsutgifter	33 700	36 100	36 100	36 100	36 100	36 100
MB	30	Testsenter på Fiskebøl	25 371	27 069	Avhengig av videre prosess			
MB	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	19 887	21 016	21 016	21 016	21 016	21 016
LOS	22	Driftsutgifter, avg.fin.	934 235	1 024 458	Settes ifm. Avgiftsprosessen			
STAD	30	Nyanlegg og større vedlikehold	76 115	131 204	Avhengig av anbudsprosess			
KDIR	01	Driftsutgifter	190 456	203 270	203 270	203 270	203 270	203 270
KDIR	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	10 522	9 155	9 155	9 155	9 155	9 155



KYSTVERKET